

Title	明代の驛遞制における船隻比について
Author(s)	星, 斌夫
Citation	東洋史研究 (1967), 26(2): 150-177
Issue Date	1967-09-30
URL	http://dx.doi.org/10.14989/152747
Right	
Type	Journal Article
Textversion	publisher

明代の驛遞制における船隻について

星 斌 夫

目 次

- 一 序
- 二 馬快船と馬船・快船
- 三 馬快船の驛遞施設の性格
- 四 快船の性格とその運用法
- 五 馬快船の官用物資輸送法
- 六 馬快船と宦官と商人との關係
- 七 馬快船と紅船・黃船
- 八 結

一 序

明代の驛遞制度において、水驛が水上交通の便利な地點に置かれ、驛船又は站船といわれる船隻が、その地點の重要度に應じて配置されていたことは、周知のことで、この船についてはとくに説明を要しないが、萬曆會典卷一兵部三驛傳五には、馬快船という一項を設けて記述している外、明代の記録には、この船の名がしばしば見えている。そしてまた別に、紅船とか、馬船とか、快船とか、黃船とか、種々の船名が見え、その名に紛らわしいものもあり、その使途に相違するものも見られるようであるが、馬快船に、驛遞制度における一機關として判然たるものを認めることができるかどうか

か、以下、馬快船の制度的な面と機能的な面を中心をおき、同時に、紅船・馬船・快船・黄船などの機能をも明らかにしながら、馬快船との関係をも見て行きたいと思う。

二 馬快船と馬船・快船

馬快船については、萬曆會典卷一兵部三驛傳五馬快船の記事が最もまともまっている。

(1) 洪武初。置江淮・濟川二衛馬快船。南京錦衣等衛風快船。以備水軍征進之用。既建北京。遂專以運送郊廟香帛・上供品物・軍需器仗。及聽候差遣。俱屬南京兵部掌管。輪流差撥。遇有損壞。及夫甲在逃。行移各該衙門。勾補修造。と。ところで、文中に見える風快船とは卷二船隻、快船に、左の如く見えているものであろう。

(2) 國初。於錦衣等四十衛。造風快船九百五十八隻。以備水軍征進。後止用供送官物。與馬船相兼差撥。定撥各衛軍丁。充小甲・人夫。撐駕修造。弘治十七年。裁減水軍左衛二十隻。十八年。又減各衛多餘在塢船一百五十隻。嘉靖二十一年。減疲敝衛分三十三隻。

と。すなわち風快船は、洪武年間には南京の錦衣以下四十衛に配屬され、その数は九百五十八隻で、また單に快船ともよばれ、その用途は、水軍の征進、つまり長江を主とする水路上の防衛又は戰鬪のために備えられた兵船としての性格をもつものであったが、後には官用物資の輸送船として用いられ、衛所の兵丁が乗組み、馬船という船とともに、その業に従いつつも、その数は次第に減って行ったものようである。それはともかく、馬快船については、又、王世貞の弇山堂別集卷九中官考十に、嘉靖九年九月にかけて、

初。南京兵部奉旨。裁省諸司進貢快船。南京守備太監賴義。復以船不足運。具疏請益。詔下南京兵部。尙書王廷相等覆奏。南京各衛馬快船隻。乃國初。置備水軍征進輜重之用。大小黃船。乃永樂以來。奉乘輿北駐。及進貢方物而設。自太宗都燕。遂以二船。專運宗廟薦新及上供品物。

とあって、馬快船は、永樂以後は黃船と同じような役割を果していたらしい。しかし、以上三つの引用文を通観すると、馬快船は、その用途では、快船と同じく、はじめは水軍征戰の際に用いられる兵船であったが、北京が建設奠都されてからは、郊廟祭祀品、上供物資、軍需品などを水運する用に供せられていた。従って、黃船とも似通っている點は後述するとしても、馬快船と快船の兩者は、ほぼ同じ作業をしていたらしく思われ、強いて異なるところを求めるとすれば、馬快船が江淮・濟川の二衛に、快船が錦衣等の衛に所屬するという、所管が違ふというだけのことである。ところが馬快船は、また次に引用する萬曆會典の一文に見える馬船にも、その用途において、一部類似するところが見出される。即ち、卷二船隻、馬船に、

(3)國初。四川。雲南市易馬羣。及蠻夷酋長貢馬者。皆由大江以達京師。有司用民船載送。洪武十年。令武昌・岳州・荊州・歸州各造馬船五十隻。每隻定民夫三十名。以備轉送。後復定。江西・湖廣二省并直隸安慶・寧國・太平三府。造馬船共八百一十七隻。僉撥水夫二萬三百六十餘名。廣西全州・灌陽縣。造馬船二十一隻。僉民夫五百二十五名。俱隸江淮・濟川二衛。其工食・料價銀兩。亦係原編省府徵解。永樂以後。定都北京。遂專以運送官物。及聽候差遣。弘治十三年。免廣西全州并灌陽縣馬船・民夫。

とある。この記事の前半は實錄にも見えるが、實錄には、また洪武二十八年正月戊午の條に、

置濟川・江淮二衛指揮使司。轄各處馬船。遞江上往來軍民。

とあるによれば、馬船が濟川・江淮二衛の管轄に定められたのは、洪武二十八年のことであるが、又、揚子江上の軍民の往來にも利用されたい。但しこの軍民往來の用は便宜的なもので、本務はやはり四川・雲南の馬匹の輸送にあったのであろう。もちろん、初めは馬快船と馬船とは、それぞれの使命——前者は戰船、後者は馬匹輸送船としての使命をもっていたが、その所屬がいずれも同じく江淮・濟川の二衛であること、及び、永樂年間の北京遷都後には、共に官用物資の輸送に従ったことなどの點では、兩者は頗る類似している。そこで先に引用した(1)(2)(3)を見、さらに、萬曆會典卷一馬快

船に、

(4)凡馬快船。原額共一千一百四十六隻。嘉靖三十七年。減去餘數。止存留一千隻。仍將水夫・丁甲。通融撥補。足一千之數。外有餘剩。始編銀兩。其水夫。太平・寧國・安慶三府及湖廣・江西。查原編分數。以十分爲率。量減一分。

とある文章を見て、くりかえし吟味してみると、洪武年間に於いては、馬快船は江淮・濟川の二衛に置かれて水戦のために備えられた兵船であつたが、馬船は、四川・雲南の市易馬や蠻夷の貢馬の輸送船で、湖廣・江西・安慶・寧國・太平・廣西等の各地に命じて造らせ、水夫らと共に、江淮・濟川の二衛に隸屬させたものである。それが北京遷都後、兩者が何れも北京への官物輸送船に轉用された時に、馬船の製造は、前述の各地の中、廣西におけるものを廢し、馬快船の水夫は、洪武年間において馬船の水夫や船隻を供出させた地方と同じ地方から採つてゐることが判明する。従つて遷都後の馬船と馬快船とはまた類似しているわけである。そして馬快船は南京錦衣等の衛に屬する風快船と同じく、官物輸送の用に資せられたといい、風快船はまた快船と同じもので、快船は馬船とともに差撥されたことが、先に引用した(2)の「後止用供送官物。與馬船相兼差撥」の通りだとすれば、馬船・快船・馬快船は、北京遷都後は、ほとんど同じ任務についていたといつてよいであらう。しかし^{卷一}南京兵部、車駕清吏司に、

〔嘉靖〕二十一年題准。年例起運・進貢等項。所用馬快船。不過四百隻。三七兼撥。快船止用二百五十隻。三年一差。共止用七百五十隻。今現在七百八十三隻。計多三十三隻。

とあり、また、

〔嘉靖〕三十七年題准。江淮・濟川二衛。原額馬船大小八百二十七隻。錦衣等四十衛快船八百隻。屢經奏減。見存馬船三百九十六隻。快船七百五十隻。

とあつて、嘉靖年間において、馬快船は四百隻^①、快船は七百五十隻、乃至八百隻、馬船はほぼ四百隻というように、依

然、この三種の船が存在していたし、^{卷一}馬快船に、^{四九}

萬曆二年議准。南京快船。止存五百隻。餘一百五十一隻。減去二十一隻。將一百三十隻。改爲馬船。卽以見在及添募水夫。撥領撐駕。併原額馬船。共四百八十隻。

とあるように、萬曆年間においても、馬快船・快船・馬船は、いずれも従前通りに存在し、しかも快船の一部が馬船に改められているのである。明初、南京が京師であつた時、それぞれの使命のもとに存在していた馬快船・快船・馬船が、北京遷都後に、いずれも北京への官物輸送に従つたものとすれば、その後の長年月の間に變質して、一つの用途のためにだけ必要なままに、船もただ一種に統一されているか、少くともその方向に改められて行くのが當然であらうのに、嘉靖・萬曆年間においても、依然そのまま三種が別種のものとして存在したこと自體、その間にそれぞれ異つた特性をもつていたと見るより外はないであらう。とすれば、その特性とはどんなものであつたか、次にはそれを見なければならぬ。

三 馬快船の驛遞施設的性格

萬曆會典によれば、先にしばしば引用したように、馬快船については、卷一四九、兵部三二、驛傳五に説明しているのに對し、快船と馬船については、卷一五八、兵部四一、南京兵部、車駕清吏司に記している。この記述の分け方について考えてみると、この中、馬船は、その本來の使命である馬匹輸送に當つたものであり、初期には馬快船と一部類似するとはいつても、それは所屬衛所だけについてのことであつて、仔細に見れば、馬船はやはり馬匹の輸送という本來の使命から出たものだけに、その乗組員は、湖廣・廣西地方の民夫であり、水夫といつても、そういう一般民より成る人員であつたのに對し、馬快船は、純然たる官船であり、乗組員も水夫の上に丁甲・軍夫・夫甲といわれるものがあつたという點において、兩者はやはり性格的に異なるものといわねばなるまい。しかし馬快船と快船については、兩者いずれも官船である點では異なるところがなく、ただ前者が驛傳に關係があつて、主に北京までの長距離輸送に従つたのに對し、後者が主に地方から南京までの短距離輸送に當ることを目的としたことに相違があつたのであらうか。事實その管理についてみる

と、既述のように、馬快船は江淮・濟川の二衛に屬して管理されたのに對し、快船は、南京の錦衣等四十衛に屬したことから、右のように推察されないこともないようである。しかし先に引用した馬快船の項に見える萬曆二年の議准と同じ意味の題准は、やはり卷一兵部四車駕清吏司の快船について詳述している所にも、

萬曆二年題准。南京錦衣等衛快船。見在六百五十一隻。其正幫甲役繁苦難支。江・濟二衛馬船。見在三百五十隻。水手工食。尙有贏餘。以後快船裁減一百五十一隻。內二十一隻。徑除不補。其一百三十隻。俱改入江・濟二衛。准馬船之數。合用擇駕水夫。卽於見在夫內。通融差撥。內有不足。量募精壯人丁充補。

とある。すなわち先に引用した馬快船の項の記事を、さらに詳述して、快船を馬船に改めたことを説明している。そして右の記事を見れば、萬曆二年においては、快船五百隻、馬船四百八十隻の數で、(4)の記事によれば、馬快船の數は一千隻であるから、馬快船の數は快船・馬船の合計數にほぼ同じであったことが明らかであり、又、右の文によると、この快船・馬船の間では、水夫などを互に通融することが可能であったことも明らかにされているし、(4)によれば、馬船と馬快船との間にも、初め馬船の水夫の徵集地であつた太平・寧國・安慶の三府と江西・湖廣地方が、のちに馬快船の水夫の徵集地になつたという意味で、その間に相通するものがあつたようである。とすれば、これらの船の間には、その構造などに多少の相違はあつたにしても、そう著しいものではなかつたろうと想像される。従つて、その截然たる差違は、その構造の上ではなく、各々の用途に求めるより外はないであろう。このことについては、既述のように、馬船は馬匹の輸送に當るとしても、馬快船と快船とに關しては、先に引用した(1)に明らかなように、兩船ともに、先には水軍征進の用に供せられ、遷都後は上供品などの官物輸送に従い、「俱屬南京兵部掌管。輪流差撥。」されたのであるから、その間に差異を認めるのは容易なことではない。しかし卷一馬快船には、また、

凡應付馬快船。欽差內臣・公・侯・伯出外公幹。如操江・鎮守之類。應從水路者。○每年欽差公・侯・伯・郎中等官。赴各王府冊封者。○在京大臣以禮致仕。有旨馳驛還鄉及丁憂・病故者。○襲封衍聖公・嗣教張真人。朝覲回還。

○南京内外官。進貢回還。○安南・日本等國使臣。朝貢回還。

とある。この記事は注意されてよい。即ち馬快船は、先の官用物資の輸送の外に、重臣高官の行旅、辭任歸郷、忌引、病故の際や、外國使臣の朝謁、儒教・道教の始祖正系の襲封朝謁の歸還などにあたつて、利用される定めであつたのである。このことは、馬船・快船・黃船には見えない役割であつてみると、馬快船は、とくに一種の高級乗用船の役を果していたことにもなるであらう。他の三種の船が、馬匹や一般その他の官用物資の運搬を主な使命としたのに對し、馬快船は、このような特殊な長距離乗用船の用をもなしていたので、先のように驛傳の項において説明されているのであらう。弘治・正徳間の人、柴昇は、

一。南京馬快船隻。我太祖高皇帝創業之初。設造此船。蓋欲儲備水戰。以防不虞。防奸禦侮之深謀。而爲保障江淮之至計。豈爲裝運進貢而設。及南北往來使臣之用也。後暨我太宗文皇帝營建北都以來。凡服食・器用・工料財物。無不取給於南。而此船裝載運送之差。蓋昉於此。尤爲不已。而非泛然用之也。

と言つてゐるように、馬快船は、もともと太祖が創業期において南京防衛のために置いた兵船であつて、進貢物の輸送や高官使臣の乗用船に利用されるべきものではなかつたが、遷都後、その用に供せられたとしてゐる。恐らく北京遷都によつて長江防衛に力をつくす必要が薄らいだために轉用されたのであらう。又、清の順治・康熙頃の人、朱之錫は、「運閘運船宜整理疏」の中に、明代を回想し、

若公差内外官員人等。乘坐馬快船。或站船。緊急公務。就於所在驛分。給與馬驢過去。不許違例開隔。

と言つて馬快船は驛船と同じように、内外官員の座乘に利用されていたことを明らかにしている。そして實錄景泰五年正月己未の條に、

又南京馬快船有例禁約。不許附帶私貨及往來人等。近來公差官員。每私乘之。宜通行禁約。

とあるによると、馬快船は禁を冒して官員が座乘するほど、乗用船としての機能をそなえていたことも明らかであらう。

馬快船の利用が右のような實情にあったとすれば、會典において、馬快船をとくに驛傳の項において説明しているのは當然であり、嘉靖二十一年の議准によれば、南京兵部が、馬快船を出航させる時は勘合を交附し、沿途の州縣の驛遞において填印せしめ、京師に到つて查對するという方法をとっていたのである。

これに對して快船は、創業期にはやはり征進の用に供せられたことは、會典の記載の通りであろうが、その南京錦衣衛などという征戰よりもむしろ政治的に重要な役割を果たした衛所に屬するところから考えれば、その面では恐らく馬快船よりは重要でなく、當初から官物輸送の事にも當つていたのであろう。つまり明初では、馬快船は戰船そのものであったのに對し、快船は、征戰にも官物輸送にも用いられる例であつたのであろう。先に引用した(2)の中に、「以つて水軍の征進に備う、後止だ官物を供送するに用う」とあり、「後、止だ」と表現するところに、それまでもその用にも供せられていたという意味を汲みとることができよう。従つて、遷都以後は、快船は専ら官物輸送に當てられたに違いなく、柴昇も、快船はそのためにあるのに對し、馬快船が輸送又は乗用船として用いられるのは、やむを得ずやっているものだとしているのはそのためであらう。そして又、柴昇は同じ奏疏の中で、

一、南京錦衣等衛快船。往來裏河。公私之用。所費不貲。臣等嘗以一船計之。每船夫甲一十五名。取於京儲者。食米・行糧。約有一百九十餘石。取於沿途者。曳送夫役。約用二百餘名。臨差修理。并押運人員。百端需索。及南京至通州。軍三民七。挑運櫃扛之費。約用願覓銀三・五十兩。此皆出於隨船甲餘。并南京及通州兩處軍民之膏血。通計一年一船之費。何止百金。

と述べて、馬快船については、使臣高官の乗用船としての性格を論じているのに對し、快船については、その官用物資輸送の業務に關して何ら疑いを挟むことがなく、ただその業務を遂行するための費用のかかり過ぎる點を論じてこれが是正を要望しているだけなのも、そのためであらう。そして快船の輸送する物資は官用物資一般なのにな對し、馬快船の取扱う物資は、内外からの貢獻物が主になっていたようである。さきの柴昇の奏疏の一節にも、

蓋每船一遇差撥。則公差內臣。并跟隨家人・伴當。及投託無籍之徒。便問甲夫。運要進見禮物・幫船銀兩。……更乞嚴禁。内外公差進貢人員。不許威逼駕船夫甲。勒要幫船銀兩。

とあり、實錄成化十四年十一月乙酉の條に、

南京内官監太監覃力朋進貢還。有馬快船百艘。多載私鹽。役民夫牽挽。

とある。これは、いづれも馬快船を利用する高官の不正行爲について記したものであるが、それは別として、事實、馬快船は、内外の官員、使臣の乗用船として、又、同時に貢獻物・官用物資の輸送船として用いられたことが、その主要な役割であつたことを推察させるに十分であり、そういう特殊な役割をもつだけに、又、高官の横暴な行爲や不正な輸送が行われ易かつたともいえよう。

四 快船の性格とその運用法

以上によつてみると、馬快船は、馬船はもとより快船とも別に、驛傳の施設に類する性格を兼ね備えていたことが明らかであるが、正徳會典^{卷一}驛遞應付總例に、

若三司自委官。或承差人等。赴所屬公幹者。都司委官。水乘軍衛快船。陸行自備。とあり、^①實錄永樂元年十一月丁亥の條に、

定給驛傳例。……若都司・布政司・按察司自委官并承差人等。於府州縣催辦公事者。水路都司所委官。乘軍衛快船。とあるのは、快船とはいつても、馬快船を意味するのであるが、實錄宣德十年三月己卯の條に、

宜照洪武時例。各依衛所守備。改海船作快船。於港口哨瞭。彼此應援。則倭賊畏懼。民人奠安矣。

とあるのは、同じく快船とはいつても、倭寇對策としての港口哨戒のための警備船で、全く別種のものであろう。つまり、快船といわれる船の中には、馬快船を意味するものと、哨戒の爲の船を意味するものがあるが、それはさて置き、

本來の意味の快船はどういうものか。それは本稿の冒頭近くに引用した(2)に見える概括的記述の外に、萬曆會典卷一南京兵部、快船について詳述するところに、左の如くまとめて説明されている。即ち、

凡錦衣衛等四十衛風快船。每十年一次。編審夫甲。及修造差撥之事。景泰元年。俱改隸本部。七年添設本部主事一員專管。原額船九百五十八隻今實存快船五百隻。每船小甲一名。軍餘四名。撥船廠把總指揮三員今二員。造船廠把總指揮三員今二員。錦衣等衛管船撥船委官八十員見造撥廠止五十二員。

と。快船は景泰以後、南京兵部に屬し、主事一員がその統轄に當り、撥船・造船各廠の把總指揮、撥船委員等の官員を以つてする一つの組織を備えていたから、それ以前に較べて重視されたことになるのであろうが、萬曆の頃には、その名稱も快船となっていて、數も五百隻と、ほぼ半數に減り、從つて關係官の數も減じたので、その役割は、何時の頃からか輕くなつたものと思われる。それは先引の諸文に明らかのように、弘治年間に百數十隻が減ぜられ、嘉靖三十七年に七百五十隻となり、更に六百五十一隻に減り、そして遂に萬曆二年に至つて五百隻になつたのである。快船の呼稱については、卷一馬快船に、

凡南京快船小甲。例於南京錦衣等四十衛所餘丁內。十年一編。隆慶六年題准。照近年差數量編。仍查歷過三年。全未出差。每年量追餘丁銀六兩。以爲造修之費。未經出差。通融均搭定差。領船方許關支月糧。交船截日住支。

とあるように、すでに萬曆以前から行われていたのであるが、更に右の文によれば、先には錦衣等四十衛の夫甲を以つて十年一次の割で乗組員を編審していたのが、この頃には餘丁を以つて編審するといひ、三年出差しない者は、毎年銀六兩の餘丁銀を醸出して船の造修費とすることになつたとすれば、その乗組員の質の面でも、三年未出差の者も存在するという利用の面でも、次第にその存在價值が薄れつゝあつたのではないかと察せられよう。

次に快船の運營の仕方については、萬曆會典卷一南京兵部、快船について詳述するところには、先に引いたように、快船一隻には小甲一名、軍餘四名が配屬されていたが、つづいて、

嘉靖元年題准。南京各衛快船。除人力相應。船隻適均者照舊。其餘量爲加減。每年審編。慣熟河道者。爲隨船小甲。管領船隻出差。家道頗過。或二三家聚。名爲修船小甲。令在家聽候修理。一遇撥差。開具在船什物。告給印信批單。交付隨船小甲。領駕赴京。其出差行糧。及隨船貼差軍餘。俱令隨船小甲收掌。回日具數查考。原領什物。交還修船小甲。如有故意將船損壞。及盜賣什物者。參送法司。照數追陪。若修船小甲。情願隨船出差者聽。其管運官擾害生事。許該船小甲。赴内外守備告理。

とある。これは嘉靖元年の題准であるから、明初からこの通りであろうとは思われないが、少くともこの頃には、隨船小甲と修船小甲とが、前者は航行、後者は修船のために、毎年編成されたい。この小甲とは「二三家聚。名爲修船小甲」とあるところから察すると、快船の所屬する錦衣等四十衛の軍士ではなく、その下につく使用人的な性格のものかと思われる。即ち右の文につづいて、

〔嘉靖〕六年奏准。凡各衛快船小甲。置買上元・江寧二縣田地。不及百畝者。止寄莊納糧。免其鋪行吏役。或有家資而無田地。亦不得派有司夫役。

とあるように、本來は有司への夫役の義務をもった上元・江寧二縣の農民であるからである。従つて毎年編審されたり、嘉靖四年には五年毎に查審更替したのであろう。そして、實錄景泰元年八月壬申の條に、

南京錦衣等衛駕使快船。正軍既已月支米一石。及遇差遣。又支行糧四斗。實爲冗費。今後正軍出差。不與行糧。とあるによれば、衛所所屬の正軍が快船の駕使に當るのであるから、隨船小甲は、その指揮に従ったのであろう。又、船體については、實錄成化八年五月甲辰の條に、

一。南京各衛快船修造物料。近例以十分爲率。官給六分。駕船軍自備四分。各衛所官。緣此爲姦利。經年不完。今宜依舊例。於龍江提舉司成造。以十年爲則。壞者。官給物料。未及十年者。令自修之。

とあるように、官六、軍四の出資になっていた。この點については、漕運船が軍三、民七の出資を原則にしていたのと較

べると、官營的要素が強く、衛所軍士の指揮權行使もまたこの線に副ったものと見てよく、小甲もまた差遣される場合には、萬曆會典卷一五八南京兵部、快船の記述の中に、

〔嘉靖〕八年議准。各船小甲一名。餘丁十四名。^⑧長差以一年爲限。給行糧六箇月。短差以八箇月爲限。給行糧四箇月。每人一月該米三斗。折銀一錢二分。

とあるように、夫役的なものであっても、その就役の期間に従つて長差と短差の別があり、その半期だけでも、それぞれ行糧が支給されていたし、また、

〔嘉靖〕十年奏准。快船無差之年。原派駕船餘丁。俱各退出衛聽差。在船月糧。轉行南京戶部住支。其幫甲銀二十兩。減去十兩。止出十兩。給與小甲。以爲不時艤船。及置買什物。看守船隻之用。遇差。方將餘丁。預先補足。月糧・行糧。行南京戶部開支。幫甲銀。照舊全貼。如限外不回。照例將該支月糧。扣官賣價。收爲修船之用。其修船。惟小修。幫甲。每年助銀十兩。大修・中修。俱官爲處給。

とあるように、餘丁にも月糧・行糧が與えられ、小甲にも月糧が給せられていたことがわかり、又、船團を單位に支給される諸經費としての幫甲銀も支出されている。つまり、ここには、無差・遣差の場合の給與規則を定めているわけであるが、以上のように、快船については、嘉靖初の十年間に、種々運用の規則が詳しく定められたことによって、判然とした性格が與えられたと考えてよいであろう。萬曆會典が、この時期に集中的に上の如く記録していることから、右のような推察ができようと思う。つまり嘉靖初めに、このように快船の運用法が定められたので、それが能率的になり、時に無差の年も出て、遊休船が増したので、備えらるべき船數も次第に減り、萬曆二年には五百隻になったのであろう。しかも隆慶六年題准。快平船小甲。勞逸不均。議於十年內量編三差。其業厚者。則定以全差。稍次。則二差一差。又次。則二三人朋合一差。

とあるように、小甲に勞逸の不均衡を來したために、十年に三度び差派するかたちに小甲を編成し、その業務の厚薄によ

つて差派の度數を増減することにしたとすれば、このことは、快船の需用度が、ますます減じて行ったことを示しているもののように思われる。以上の敘述は、すべて萬曆會典の記述だけに依據したが、快船に關する史料が、會典以外にほとんど見出し得ない事實は、それがそれほど活用されたわけではなく、又、活用されてもそれほど重要なものでもなかったことを物語るのではなからうか。即ち、制度的には會典に記すように整備されたものの、その記述からも衰微の實狀が推察されるばかりでなく、その實務の實際についての記録が他の史料に見出されないところから察すると、制度的には整えられたことは確かであっても、實際上、それがそれほど運用されたかは、疑わしいものがあると思われるのである。

五 馬快船の官用物資輸送法

一方、馬快船は、どのように運営されたものであらうか。前述の如く馬快船は、馬船や快船とは違って、驛傳の施設に類する性格をもつ半面、やはり貢獻物を主とする官用物資の輸送を一つの使命としていたことは事實であつて一千隻もの數を擁したのも、一つはそのためであらう。そこで次にはその面での運用について考えると、正德會典^{卷一}馬快船に、

正統六年。令編排南京馬快船。以五十號爲一班。輪赴北京聽用。半年一替。合用口糧。於南京總領。凡該班馬快船。

前班以四月初到。後班以十月初到。本部拘收勘合。轉付通州守備官收掌點視。限滿得替。或遇差撥。仍齎勘合。赴本部批廻。

とあるのが、運用法について明記する最初のものであるが、馬快船は、南京の江淮・濟川の所屬で兵部の所轄であつても、その一部百隻は、五十隻ずつの二班に編成され、四月及び十月に、一班ずつ北京に赴き、六箇月交替で北京における業務に従つたようである。もちろん、その間も兵部の管理下にあり、勘合をもつて通州守備官に管掌される定めであつた。恐らく馬快船が南京だけに常駐する不便に因り、一百隻だけを北京に置いて首都として必要な面に利用することとしたのであらう。そしてこの運用法はこの年即ち正統六年に定められたものと見てよい。このことは次の記事からも推測さ

れる。即ち、實錄正統元年六月乙巳の條に、

南京裝運胡椒・蘇木快船一百艘。至京。上命留五十艘備用。非奉勅旨。不得應付。以次更代。故爲留難者。罪之。とあり、ここにいう快船は、國權の同年月の條に、「南京馬快船百艘至京。命留半。非奉敕。不得應付」。とあるによれば、馬快船のことであつて、すでに正統元年において、首都の便宜をはかるために右のような機運があつたのである。つまりこの機運の制度化されたのが、正統六年のことと思われるが、その内容から見て、その使途は官用物資の輸送であつたことも確かである。例えば、實錄成化六年五月丁酉の條に、

南京十三道監察御史李瓚等。以災異。上言五事。一。賣官鹽。以省運送。謂。先因湖廣災傷。撥淮鹽五萬引。以南京馬快船。運至彼處賑濟。風水不便。重勞人力。

とあるような災害救済物資の輸送に當ることは例外としても、馬快船の多くはやはり官用物資の輸送が主なものであつた。國朝典彙^{卷一}郵驛に、

宣德二年。德州民奏。本州路當衝要。每遇軍物官船經過。例給丁夫。而督運者。以一索十。以十索百。前者未行。後者踵至。丁夫不敷。或執商販行道貧人。補足其數。中路逼取其資。無貲者。至解其衣……。請。自今。運物船・馬快船。俱令掌船者。每船預置木牌一。大書本船軍夫數目・姓名。有急運應增者。上水不過七人。所司給與印信帖子。大書所增。貼於牌上。以牌懸於船頭。所過有司。如牌所增給之。下水不給。違者。許被害之人及有司。指實以聞。仍遣内外官。不時沿路。搜檢私載物貨。究治其罪。庶使小人知警。從之。

とあるように、すでに宣德の初に、德州を通過する馬快船は、種々の弊害を生ずるほど多數に上り、右のような一つの整理法が考え出されるまでになつていた。そして國權の正統十四年十月乙亥の條にも、

前江寧主簿王冕言。南京馬快船。供送官物。一船散載十餘。私攬客貨。今後。京師易辦之物。不必遠取。船朽停造。舟人補伍。下工部行之。

とある。このことは、實錄の同じ條に、更に詳述されているので、彼此考察すれば、馬快船による官物輸送は、一隻に積むことのできる量の貨物も、故意に十數船に少量ずつ分載し、空艙に私貨を積み易くする弊が生じたほど盛行したようである。そして、實錄天順六年十二月癸酉の條に、

内閣臣言。臣等聞知南京馬快船隻。裝載官物。一船可載者。分作十船。却搭客商人等私貨。俱要人夫拽送。動經二百號。又阻滯糧船。深爲不便。

とあり、同じく成化元年九月癸酉の條に、

又見。沿途馬快船隻。應付人夫老幼供役。不勝勞苦。所載物件。一箱一櫃而已。輒用一船。夾帶客商。多裝私貨。所至騷擾。亦宜立法禁約。

とあるによれば、その弊は依然として改まらず、改善策も無効であつたのは、官用物資の輸送が本來の使命であるのに、客貨を私攬するためであつた。つまり、官用物資より以上に、商人から委託された貨物の輸送に従い、そのために必要以上の船腹を動員し、沿途に弊害を齎していたのである。

次に、その乗組員については、正德會典^{卷二}馬快船に、

天順元年。令馬快船裝運官物。除本船軍夫外。合用添撥人夫。並於關文開寫。上水二十名。下水五名。軍衛三分。有司七分。違者及應付者治罪。凡私載及求索之物。盡數入官。

とあり、國朝典彙^{卷一}郵驛に、

成化元年。南京吏部郎中夏寅奏。馬快船隻。所至騷擾法。宜禁約。部覆。從其言。凡送官物。務儘船裝載。每船添夫上水二十名。下水五名。軍衛三分。有司七分。違者并應付之人。皆治以罪。

とあるによれば、一定數の軍夫が乗組んでおり、必要によつては水夫も乗り、時には、その外に上水二十名、下水五名の入夫が加えられたらしい。軍夫とは、馬快船がやはり衛所所屬であつたことからすると、當然、衛所軍士であつて、實錄

景泰元年七月甲辰の條の、平江侯陳豫の上言の一節にも、

一。南京各衛馬快船軍士。例支月糧外。每週差遣。又各支行糧。比之征操官軍。非惟勞逸不均。實亦虛費糧實。

とあつて、かれらは月糧と行糧とを支給されること、運軍と變りがなかった。そして右に見える上水・下水については、先に引いた國朝典彙の宣德二年にかかる記事の中に、「有急運應增者」という状態の場合という條件があるところからすると、これはそういう場合、臨時に加えられるものらしく、又、正德會典^{卷二}馬快船に、

〔成化〕十六年。令馬快船回還順帶官物者。上水夫八名。下水夫四名。

とあるによれば、たしかに上水夫・下水夫の謂であつて、航行の際に臨時に傭い入れる人夫として積荷の處理や雜用、牽引などに従つたものと思われる。そして上週の時即ち積荷のある時のものを上水夫、下航の時即ち回空する時のものを下水夫といつたのであらう。皇明條法事類纂^{卷三}申明驛遞應付。并處置差使到京人員。延住不回。及錦衣衛官舍出差違限例。に、成化十六年二月二十九日兵部尙書余等題爲申明舊例事として、その一に、

一。南京差撥赴京重載馬快船。軍三分。民七分。上水撥夫一十名。下水五名。今擬新增事宜。

とあるのは、先の正德會典、國朝典彙の引用文に、軍衛三分有司七分とあり、上水二十名下水五名とある記述に相違するところが見られるが、この記事の意味するところから察すると、軍三分民七分とは、重運の際の馬快船への積載貨物の色分けを割合で表現したことが判然し、もともと官用物資の輸送を本務とする馬快船の役割からすれば、民間物資の積載は認められないので、民七というのは誤りで、軍衛三分有司七分即ち軍用物資三割、官用物資七割の意に解するのが正しいであらう。又「上水撥夫一十名」は、やはり二十名の誤りであらうが、それは別としても、この一節から、先の引用文に疊見する上水・下水、又は上水夫・下水夫というのは、上週時又は下航時に撥せられる人夫の意であることが分明する。

このように、馬快船は、本來の乗組員の外に、必要に應じて人夫が添用され、軍・官の物資の輸送に當るべきものであつたのであるが、實際には、ややもすればこれに従わぬ不正が爲されていたのである。

六 馬快船と宦官と商人との關係

馬快船による不正行爲の當事者は、右に述べたような乗組員であらうが、萬曆會典卷一馬快船禁例に、

天順元年。令馬快船裝運官物。其私載及求索之物。盡數入官。

とあるによれば、たしかに私貨の搭載や沿途における物資の求索があつたに違ひなく、國朝典彙卷一郵驛に、

天順三年。南城知縣陳陞言。臣以考滿來京。見馬快等船。所載官物少而私貨多。夾帶商旅。以規厚利。沿河索軍衛有

司。挽夫以千百計。稍有稽緩。輒加笞辱。乞勅今後每舟令載官物若干。著爲定式。不許擅帶私貨及客商人等。……命

會官議行。

とあるによれば、天順の頃にはやはり私貨が多く積まれたので、この弊を除くために、一船毎の官用物資の積載量が定められたらしい。ただここに注意すべきことは、私貨・商貨だけではなく、商人までが馬快船に乗って往來したらしいことである。このことはこの記事以外には見當らないが、馬快船が高官らの乗用船としても用いられた事實と一般官員が時に不正乗船した事實とを想えば、商人の行旅に利用された事をも否定することはできない。實錄景泰五年正月己未の條に、

又南京馬快船有例禁約。不許附帶私貨及往來人等。

とある往來人が商人をも意味するとすれば尙更のことである。そういう状態であつたから、國朝典彙卷一郵驛に、

〔天順〕六年閣臣言。南京馬快船裝載官物。一船可載者。分作十船。招搭客商人等私貨。俱要人夫拽送。動經二・三

百號。又沮滯糧船。深爲不便。乞令南京守備官。今後若有進來品物。一船只載十五扛。其餘一應供用官物。儘船裝

載。不許仍前多撥船隻。勞人拽送。上從其言。

とあるように、依然として多數の馬快船に少量の官物を積み、空いた船腹には商貨を搭載輸送し、その盛行は漕運船航行の障害になるほどであつたのである。しかもこのような状態は永く改まらなかつたらしく、萬曆會典卷一馬快船禁例に、

成化四年奏准。馬快船不許附帶私鹽・客貨。若於關文外多索。一夫一軍。及分開前驅。逼取錢物者。巡河御史・按察司官。將隨從人役。并附船各商拏問。民解口外。軍發邊衛。鹽貨入官。

とあり、このことは國朝典彙^{卷一}郵驛には更にくわしく、

〔成化〕四年二月。戶部會議漕運事宜。內言。隣近河道南北往來馬快船諸弊。宜禁約。內外公差官員。船運載官物。

不許附帶私鹽・客貨。其隨從僕隸姓名。及上水・下水夫數。悉於關文明白開寫。敢有多索一夫一軍。及分開前驅。逼取錢物者。許巡河御史・按察司官。將各人隨從僕隸。并附船客商拏問。民編口外。軍發戍邊。鹽貨入官。

とあつて、一般の私貨だけではなく、私鹽の夾帶も見られたことからすると、馬快船の不正物資の搭載は、往路・復路に亘つて行なわれたことにならう。この狀況は、實錄成化四年八月乙巳の條に、

一。山東所屬府縣。有臨近河道者。南北往來馬快船諸艇。晝夜不絕。起集軍民接遞。常以一・二千計。凌冒風雨。送往迎來。艱苦萬狀。而經過官艇。往往附載私鹽・客貨。應付稍緩。輒將官吏高懸痛箠。不徒索夫。且求賄。原其所由。皆其隨從僕隸指使之也。

とあつて、かなり具體的に表現されている。即ち、馬快船には僕隸といわれる隨從者が、水夫・軍夫の外に存在し、客商といわれる商人も介在して、事は相當の規模で行なわれていたものと思われる。この僕隸や客商、私貨や私鹽については、正徳會典^{卷一}馬快船に、

成化六年奏准。馬快船附載私貨者。本船小甲并附船之人。俱發口外充軍。其空身附搭者。以違制論。

とあり、王圻の續文獻通考^{卷一〇〇}馬快船事例にも同文が見え、同書にはまた、

〔弘治十三年〕……其馬快船隻附搭客貨及夾帶私物者。小甲・客商人等。俱發口外充軍。貨物亦入官。若客商人等。止是空身附搭者。照常發落。

とあるによれば、やはりその數量は少なくなく、塞外への流謫や邊軍への充軍、搭載物の沒收などの制裁によって防ごう

とするほどであったが、私貨・私鹽は乗組員への委託輸送だけではなく、委託者自身が乗船して事に當るというのは、漕運船による夾帶方式とは異るところで、馬快船による私貨輸送法を特徴づけるもののである。^⑩これに對する防止策は前述の方法の外に、次のような措置もとられた。即ち、萬曆會典^{卷一}馬快船に、

成化十年奏准。南京馬快船。到京有順差。兵部給印信揭帖。備開船數及小甲姓名。付與執照。預行整理。河道郎中等官。督令沿途官司。查帖驗放。若無官帖。而擅投勢豪之人坐回。及私自回者。治罪。

とあるように、馬快船の出帆に當り、兵部が印信揭帖を發行し、船數や乗組員名等を記入し、執照を給付して、沿道の諸官の督令に便にし、乗船者の正確を期したようであるが、ここに注意すべきことは、官帖を持たないで、勢豪の人^⑪に投じて、その威をかりて行動する者が存在したことである。即ち權勢家に投じて馬快船を動かし、私かに軍士と通じて乗組む者など、商人にも大小があり、その陰に權勢家があったということである。そして實錄成化八年正月戊戌の條に、

一。南京黃船并馬快船。歲載薦新等物赴京。而管解官多起船數。勒取幫錢。私附商貨。沿途起夫。請。勅兵部。每歲會計裝載之物。定與船數。移文南京兵部。依數派撥。違者問罪。

と見え、そのような不正には輸送官も關與していたのである。もちろんここに問題なのは、勢豪の人^⑫と商人とであるが、恰もこの頃、萬曆會典^{卷一}南京兵部に、

〔成化〕十年奏准。馬快船。每駕船軍餘一名。食米之外。聽帶貨物三百斤。

とあるように、馬快船乗組の軍士が、合法的に一名三百斤の貨物の私帶を許されたことは、漕運船の場合に私貨搭載を防ぐべく案出された方法と同じく、それによってかれらの生計を助け、私貨輸送による不當利得の必要を無くしようとしたもの、即ち馬快船が他の壓力によって行なわれる私貨・私鹽の夾帶を防ぐための措置であつたろうが、漕運船の場合と同じように、この場合もまたあまり効果は無かつたようである。^⑬

^{卷一}馬快船禁例に、

弘治十三年題准。沿河一帶省親・省祭・丁憂・起復。并陞除外任。及内外公差官員。若有乘坐馬快船隻。輿販私鹽。

起撥人夫。并帶去無籍之徒。辱罵鎖綁官吏。勒要銀兩者。巡撫・巡按・巡河・巡鹽・管洪・管關等官。就便拏問。干礙應奏官員。奏請提問。其軍衛有司驛遞衙門。若有懼勢應付者。參究治罪。

とあるように、馬快船に坐乗する官吏が、權勢を楯にして關係者を脅かし、これを利用して私鹽を興販し、人夫を徵發し、無籍の徒を帶同し、官吏を辱かしめたりして不當利益を恣にしていた事實から考えれば、不正行爲の根は深く、勢豪の人。と官吏と商人との結託が存在したことが明らかであり、中でも、勢豪の人。には、弇山堂別集^{卷九}中官考^二に、

〔成化〕十四年十一月己酉。南京內官監軍力朋進貢還。有馬快缸百艘。多載私鹽。役民夫牽挽。

とあるように、宦官が加わっていたことも考えられるであろう。それは、馬快船の輸送すべき官物の性格から當然あり得ることであつた。先に引いた實錄・國朝典彙^{卷二}に、天順・成化間において、必ずしも遠隔の地からの輸送に依らずに、京師で自辨し得る物資も少くはなく、また、輸送すべき官用物資も多くはなく、従つてその役割も薄れた馬快船が、その後盛んに用いられたことは、既述の不正利用の權勢家と無縁ではないであろう。

しかも嘉靖年間には、その弊が益々甚だしくなつたらしく、國朝典彙^{卷一}郵驛^{六二}に、

嘉靖元年（正月）。南京錦衣・江淮等衛原設水軍馬快船。（永樂間）遷都北京。遂專以運送郊廟獻新。及上供品物・

軍需器械。（其）後管運內臣假托虛增。肆爲奸利。上登極。詔革其弊。進鮮船隻。如舊例。每起不過三隻。南京兵部

尙書番宇因奏。裁船數。視弘治間。減十之四。正德間。減十之七。（上）皆從之。至是。諸監局內官。^{（臣）}競請如正德

（中）例。守備太監戴義以聞。兵部執奏。（詔書既出。不宜紛更。）得旨。如弘治年例。以後。不許再議增減。

とある。馬快船の不當な利用は内官によるものが多かったとすれば、かれらが船數の増減に大きな關心をもっていたのも當然であろう。この時馬快船は減額されて幾隻になったか、右の文からは判然しないが、先に引いた萬曆會典の嘉靖三十七年の記事に、この年一千隻に減じたところから推せば、嘉靖元年頃には、減額される以前の數——千百四十六隻であつたと思われるが、それがその時、弘治年間の例によつて減ぜられた額とすれば、それ以前には、その四割増の千五百

隻ほどあったことになろう。しかし、右の文のように船隻数を減じたとしても、萬曆會典卷一馬快船禁例に、

嘉靖七年議准。馬快船管押內官。敢有將船甲需索拷吊者。許南京守備官奏聞處治。

とあり、また、

〔嘉靖〕三十七年題准。南京差撥赴京馬快船。節有題准定例。遵照施行。不許紊亂。其進貢馬快船。如有夾帶貨物人口。許經過撫按・河道等官。卽行鞫問。照例發遣。

とあるによれば、馬快船は內官の管理を受けて輸送に當り、軍夫がその搾取を蒙るし、私貨の搭載や客人の搭乗も絶えなかったらしい。しかも卷一南京兵部、減省船隻に、

〔嘉靖〕二十一年題准。年例起運進貢等項。所用馬快船。不過四百隻。三七兼撥。

とあるによれば、そのころ馬快船数は四百隻にすぎないようであるが、既述の如く嘉靖三十七年現在の馬快船数は千四百十六隻であり、それより十數年前の嘉靖二十一年にはそれより少い數ではなかった筈なのに、ここに明らかに四百隻といっているのは、この年に就役した船數のことであって、當時存在した馬快船の總數の意ではないであろう。とすれば他に相當の遊休船があったものと見てよく、それはまた官物といつても貢獻物を主とするものであればその量が多くはなかったろうから、當然であろうが、従つて又、削減を唱えられるのも當然であろうが、それにも拘らず、右のような形で存在したのは、內官らのいわゆる勢豪の人の既述の如き利用があったからであらうと思われる。

七 馬快船と紅船・黃船

馬快船は上來述べたように、驛遞制のもとにあつて貢獻物を主とする官物輸送と使臣高官らの行旅に従つたが、一般水驛に配置されている驛船又は站船とは異なるものである。しかしこの外に、官物輸送という役割において類似するものに、紅船と黃船とがある。次にこの二種の船について見ることにする。紅船は、明代の記録に、驛驢・驢匹・站船などと並ん

で、驛遞の利用規則などの中に屢々見えるが、これは、洪武九年設立された遞運所に配せられた船隻である。即ち、正徳會典^{卷二}一遞運所に、諸司職掌をひいて、

一。遞運船隻。俱用紅油刷飾。每船置牌一面。開寫本船字號・料數。及水夫姓名。檣舵・篙櫓・篷索・鐵猫・篋纜等項。一應浮動什物數目。常川懸掛。務要牌不離船。以憑點視。

とあつて、遞運所に配置された船隻は紅油に塗られて紅色を呈していた。それは又、

凡遞運所設置船隻不等。如六百料者。每隻水夫十三名。五百料者。每隻水夫十二名。四百料者。每隻水夫十一名。三百料者。每隻水夫十名。其水夫。皆五石以下糧戶內點差。

とあるように、三百料から六百料まで、大小四種のもがあり、水夫の數も一定し、一隻毎に一面の牌をかけて、船の字號、料數、乗組水夫の氏名、その他船の部品、積載物の數目等をこれに表示し、検査に便した。その積載物は、實錄天順三年九月乙未の條に、

鎮守江西馬監太監葉達奏。江西進貢果品。多用遞運所紅船裝載。恐汙穢不潔。乞勅三司。造匾淺船。以便進貢。從之。とあるように一般官用物資であつて、進貢物などには用いられない定めであつたようである。そして弘治徽州府志^{卷三}財賦に、

池州府大通遞運所原編紅馬座船一十七隻。水夫二百二十四名。今裁減紅船四隻。水夫六十八名。見在紅馬座船一十七隻。水夫一百五十六名。

とあるによれば、紅船は紅馬座船ともよばれ、馬の輸送や人間の行旅にも用いられたかとも推測されるが、必ずしもそうではないらしい。もしそうとすれば、右の文章に十七隻から四隻を裁減すれば十三隻となるべきなのに、依然十七隻と記しているのは不合理だからである。ただ右の文には、つづいて割註があり、次の如く記している。

歙邵字號紅船五隻。水夫四十六名。每名均係內。徵銀十兩。共銀四百六十萬。休寧王字號馬船。賀字號座船各一隻。

于・毛・成・謝字四號紅船四隻。水夫五十五名。每名均徭內。徵銀十兩。共銀五百五十兩。婺源馮字號馬船。衛字號座船。各一隻。載・嚴字二號紅船二隻。水夫三十九名。每名均徭內。徵銀十兩。共銀三百九十兩。祁門栢・顧字二號紅船二隻。水夫一十六名。每名均徭內。徵銀十兩。共銀一百六十兩。

と。紅馬座船とは、これによれば、紅船・馬船・座船の三種の船の意であつて、紅船だけ四隻を裁減して十三隻とし、馬船・座船各二隻を併せて十七隻が現存するというわけである。但しその場合でも、第一行目の原編紅馬座船十七隻は二十一隻と訂正せねばなるまい。いずれにしても、紅船は座船でも馬船でもないことは右によつて明らかである。そして又、ここに明らかなのは、紅船の乗組員數が、必ずしも先に引用した會典の記事に合致しないことであるが、これは恐らく現實には出入があつた事實を示すものと解してよいであらう。次に紅船の水夫については、既出の正德會典の記事によれば、納糧五石以下の糧戸から差充されるという。それは、弘治徽州府志^{卷八}歲供に、

歙縣。……銀差之目四十有四。……池州府大通遞運所座紅船六隻。水夫五十有二人銀十二兩。共銀六百二十四兩。加支應銀一十兩。

休寧縣。……銀差之目二十有九。……池州府大通遞運所座紅船五隻。水夫四十有二人銀一十二兩。共銀五百四十四兩。加支應銀三十一兩。……其革

者。池州府大通遞運所水夫八名。

婺源縣。……銀差之目三十有一。……池州府大通遞運所馬座紅船三隻。水夫三十有一人銀一十二兩。共銀三百七十二兩。加供應銀五兩。……其

革者。大通遞運所水夫七名。

祁門縣。……銀差之目二十有四。……其革者。池州大通遞運所水夫二名。

其屬部院各衙門銀差而派各縣者。……池州府大通遞運所新編水夫一百二十有五。……其府革役者。池州大通遞運所水夫。革三十有三。

などである記述から察すると、南直隸、揚子江畔の池州府大通遞運所の場合、その紅船・馬船・座船の水夫は、池州府に隣接する徽州府管下の六縣のうち、黟縣と績溪縣とを除いた四縣から差充されている。もちろん池州府管内の諸縣からも

差撥されているに違いないから、一般に遞運所の紅・馬・座船の水夫は、その所在地を中心に、相當廣範な地域から供役されたものと見てよい。即ち、これらの水夫が五石以下の糧戸の成丁であつたわけであるが、この徽州府志の編集以前に、すでにそれが銀差に改められていたことは注意すべきで、それによつて、實際は所在地近傍の住民がその業に従つていたことが推察されよう。ただ、右の卷八の記事と、先引の卷三の記事とは、船隻・水夫の數や、徴銀の一人宛銀數などに相違が見られるが、それは資料の時間的間隔に因るものとして深く問わないこととし、ともかく右の記事は、紅船等の水夫の供役の仕方を考える場合、その證據として有力視することができよう。このように、紅船の機能が明らかにになると、それは馬快船とは何ら關係がなく、同じく驛遞制の下にあるにしても、紅船は一般官用物資の遞送、馬快船は貢獻又は上供物資の直接輸送に當つたものとして區別することができであろう。次に黃船については、萬曆會典^{卷二}黃船に、國初。造黃船。制有大小。以備御用。至洪熙元年。計三十七隻。正統十一年。計二十五隻。常以十隻。留京師河下聽

用。成化八年奏准。照快船事例。定限五年一修。十年成造。其停泊去處。常用廠房苦蓋。軍夫看守。

とあるが、このように、宮中御用品の輸送を本務としたものならば、快船や馬快船との相違はどこにあるのであろうか。まず右によれば、黃船には大小の二種があり、その數は洪熙元年に三十七隻、正統十一年に二十五隻というように極めて少數で、その中十隻は常に京師の河畔に停泊し、いつでも用に應ずることができるよう準備されていたらしい。そして、^{卷二}南京工部、都水清吏司に、

凡南京錦衣等衛大小黃船。俱本部委官。五年一修。十年一造。內在京師河下聽用者。遵奉欽限修造。在各衛者。遇該修。則徑自計興工。遇該造。則奏行覆查。候再奏得允。然後計料改造。

とあるによれば、その所屬は南京の錦衣等の衛であり、先の引用文中には正統とか成化とか、遷都後の事も記すけれども、ここにいう京師とは南京を意味するものとしてよい。又、黃船は京師河下にあるものと、錦衣衛内にあるものとに分れ、その管理の仕方も異つていたことも明らかである。ただ同書に、

凡黃船。俱隸本部管理。其裝運南京太常寺進貢品物。合用船隻。俱准嘉靖九年議定隻數。

とあるによれば、管理法が異なるといっても、總括は南京工部においてするものであり、その用途は、南京太常寺への進貢品の輸送にあったのであり、卷一工部、物料に、

弘治八年題准。帶輓船隻。除薦新進鮮黃船外。其餘一應官民馬快・糧運等船。俱照例給票。著令順帶交割。

とあるによれば、その進貢品も生鮮食品類であつて、そこに快船や馬快船との相違があつたようである。このことは、卷一南京兵部、車駕清吏司に、

計南京各衙門每年進貢物件。共三十起。用船一百六十二隻。

と記し、ついで宮中各衙門の御用品名と、その輸送のために要する船數とを擧げている中に、各衙門のものはすべて簡單に、「用船幾隻」と記すにすぎないのに、南京太常寺のものについてだけは、

一起二月分子鷺。并食用稻穀。裝小黃船一隻。

一起三月分筍。裝小黃船一隻。

一起四月分青梅。裝小黃船一隻。

一起七月分雪梨。裝小黃船一隻。

一起八月分茭白。裝小黃船一隻。

一起九月分橙子。裝小黃船一隻。

一起十月分柑子・橘子。十一月分甘蔗三項。共裝小黃船一隻。

とあるように、その品目が月ごとに明記され、それがすべて食料品であることによつても分明する。そして又、同書に、凡黃・馬快船禁例。南京一應進貢。該用黃・馬快船。先期半月。行文南京兵部撥船。裝運之後。限五日。以裏起程。如停船招商攬貨。許驗裝及巡城御史等官。拏送法司。連小甲・客商。俱照例問軍。貨物入官。若非應捕之人捕獲者。

貨物給賞。仍將管運内官參奏定奪。

とあり、次いで、

弘治十三年議准。凡黃船附搭客貨。及夾帶私物者。小甲・客商等。俱問發極邊衛分。^(附)永遠充軍。(貨物入官。客商等)若止是空身附搭者。連小甲。俱發附近充軍。

とあるように、黃船を管運するのは内官であり、乗組員は錦衣衛などの兵丁であり、またかれら自身、又はかれらと商人との提携によって商貨・私貨を搭載し、時には自ら乗船して、祕かに禁を犯して利を貪る不正も行なわれていた。しかも文中に「黃・馬快船……」とあって、黃船と馬快船とが一括して記され、その運営・用途等において同一であるかの印象を与えるが、事實、また弇山堂別集^{卷九}中官考^四に、

〔弘治十四年〕閏七月。御用監王瑞等齎送玄武神像。之武當山。奏帶隨行官舍勇士工匠八十餘人。及用黃・馬快船六十餘艘。

とあって同一用途に利用されることもあったのであるが、それは大きく見て、宮中物資の輸送という意味では、黃船の生鮮品でも馬快船の貢獻品でも同じであるところから出た記述であって、兩者のすべてが同じということではないであろう。このように、黃船は、南京太常寺への生鮮食品を運ぶために用いられ、太常寺が直接用いるものと、錦衣衛などに属するものがあり、大きさにも大小二種があっても、總數は比較的少く、内官の支配のもとに、時には貪利の不正を働くこともあったのである。

八 結

大明會典等に驛遞制下の一施設として記されている馬快船は、初め兵船として南京の防衛に當ったが、北京遷都後は、貢獻物を主とする官用物資の輸送と、使臣高官の迎送という二つの役割をもった。そしてこの役割から見た場合、遷都前

には快船と、遷都後には快船・馬船・黃船・紅船と、互いに相通ずるところがあるように思われるが、遷都前においては、馬快船が純然たる兵船であったのに對し、快船は兵防及び官用物資輸送の兩面に從つていた點で相違が見られ、遷都後においては、馬快船の使臣高官の迎送に從う役割は、馬快船を他の諸船と截然と區別していた。又、官用物資輸送の役割でも、馬快船のそれは主に貢獻物であったのに對し、快船・馬船は一般官用物資の直接輸送、紅船はその遞送、黃船は南京太常寺用の生鮮食品輸送、馬船は他に一貫して西南馬匹の輸送に主として従事していたという違いがある。そして紅船以外は、その總數は次第に減少したが、馬快船は馬船・快船・黃船の合計數に匹敵する約一千隻を保っていた。その乗組員は衛所軍士で、驛船・紅船の力差又は銀差によるものとは異り、驛遞制下の船隻として特異なものであるが、かれらは、勢豪の人々、とくに内官と商人との結託のもとに、本來の輸送物資が少量なのに、多くの船隻を出勤させて、商品の輸送に從つたので、馬快船は漕船と同じように、當時の商品流通の一翼を荷つていたとも言ふことができよう。しかもその商品は量においては必ずしも多くはないにしても、質においては高級のものであつたであらう。

註

① 實錄洪武十七年十二月庚申の條に見え、會典の洪武十年とは合致しないが、引用文中の「……以備轉運」まで記されている。

② それ以前は各地の責任において運営されたりしく、實錄洪武二十四年正月庚午の條に、賜岳州・歸州・太平・荊州・武昌・安慶馬船夫五百餘人。鈔各三錠。とあり、十一月己酉の條に、賜安慶・九江・武昌運馬船夫六百餘人。鈔各三錠。とあるように、民夫に時折、賜鈔があつたにすぎぬ。

③ この隻數については、第六節において詳述。

④ 皇明經世文編卷九四、柴司馬奏疏所收「題爲陳言救時弊。以

弭寇盜事。」中の一節。

⑤ 皇朝經世文編卷四七所收。

⑥ 王圻の續文獻通考卷一〇〇、馬快船事例による。

⑦ 同じ文は、萬曆會典卷一四八には、成化十六年の題准として見える。

⑧ 同書同卷の先に引用した景泰七年における快船の軍餘四名という記事に比較すれば十名増となっているが、四名の誤であろう。

⑨ 同文が王圻の續文獻通考卷一〇〇、馬快船事例にも見える。

⑩ 實錄天順二年十月壬午の條に、ほぼ同文が見える。

⑪ このような弊害を防ぐために、京師で調達できる物資は遠運

⑬ ⑭

すべきではないという論も行われていた。實錄成化六年二月乙亥の條に、一。南京馬快船往住利人僱直之貨。所載官物無多。而私貨倍之。沿途擾民。其弊不一。自今。乞諭所司禁約。巡河御史糾察。凡所載如馬槽之類。止令工部自造。罷南京轉送。とあり、成化八年五月甲辰の條には、又馬快船。本爲進貢而設。近年以載馬槽板枋不急之物。沿途騷擾。今宜止載上供器服。薦新品味。其馬槽等物。在京各廠。自有木料。宜就彼造之。とある。尙、本文に引用した正德會典・王圻續文獻通考の記事中に見える小甲は、夫甲・丁夫の類で、快船の隨船小甲や修船小甲とは異なるものであろう。

前註にひいた實錄及び第六節の初めにひいた國朝典彙の文。弇山堂別集卷九七中官考八にも同主旨の文が見える。なお、

⑭

括弧内の字句は異同の部分である。
 遞運所に配置されていた馬船は、西南馬匹の輸送に當る既述の馬船とは別種のものである。

⑮

實錄天順六年二月丙寅の條に、增造薦新黃船十二隻。從南京守備太監懷忠等奏也。とあつても、總數三十數隻を出でない。

⑯

王圻の續文獻通考卷一〇〇馬快船事例にもほぼ同文が見える。括弧内の字句はその異同である。文中の小甲は夫甲・丁夫・軍夫の意であらう。⑭の末尾参照。

〔本稿は昭和四十一年度文部省科學研究費（總合研究「中國産業史の研究」）による成果の一部である〕